

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2010–11

NEVS-brevet fredag 1 mars

1. **Nej, Volvo Cars ska inte lansera svänghjulsteknik**
2. **Polestar 2 officiell – 408 hk och 50 mils räckvidd**
3. **Polestar utvecklar eget snabbladdningsnätverk**
4. **Tesla faller efter Finansinspektionens kritik – Musk får böta**
5. **Tesla Model S-förare dog i eldsvåda – dörrhandtagen gick inte att öppna**
6. **Tesla-köparens problem oroar: ”Omogen marknad”**
7. **PSA ska växa med 50 procent**
8. **De vill komplettera sin första elbil med en suv**
9. **VW visar nytt flaggskepp med monsterdiesel**
10. **Volkswagen T-Roc R officiell med 300 hästkrafter**
11. **Skoda Kamiq officiell – ny minsting-suv**
12. **Kia e-Soul officiell med över 45 mils räckvidd**
13. **Nio bästa elbilarna just nu**
14. **Scania bygger monteringsanläggning i Thailand**
15. **Folkapolisen**
16. **Grattis Alpine!**
17. **Fredagsfilmen**

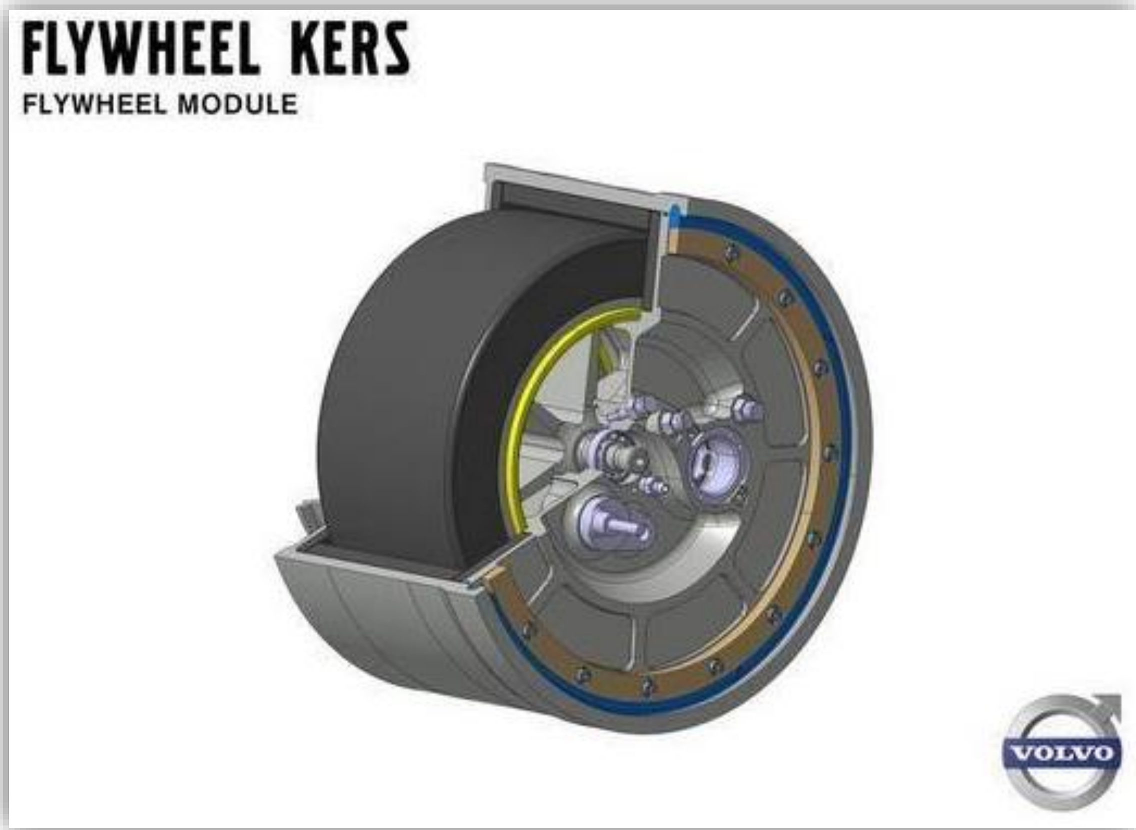
NyTeknik

1. Nej, Volvo Cars ska inte lansera svänghjulsteknik

Johan Kristensson

2019-02-26 15:39

Flera medier rapporterar att Volvos nya hybrider har den omtalade svänghjulstekniken för bromskraftåtervinning. Men det stämmer inte.



Så här ser svänghjulet ut som Volvo tidigare har använt sig av för att uppnå bränslebesparing.

Volvo Cars berättade i slutet av förra veckan om sina nya hybriddrivlinor, bland annat mild-hybrider som får den nya beteckningen B följt av 4, 5 eller 6. Mildhybridtekniken innebär en bränslebesparing på upp till 15 procent, enligt företaget.

Lanseringen är en naturlig följd av löftet från 2017 om att alla modeller ska vara minst mild-hybrider, även om vd Håkan Samuelsson senare har fått medge att företaget har svårt att leva upp till det.

Flera utländska medier (bland annat här och här) har efter förra veckans lansering dragit slut-satsen att det handlar om bromskraftåtervinning genom svänghjulsteknik, kallad Flywheel KERS (Kinetic Energy Recovery System). Ett svänghjul fås att snurra i hög hastighet vilket gör att bromsenergin kan lagras som rörelse i stället för att gå förlorad som värme i bromsarna.

Tidningen Auto Motor & Sport gick tidigare i år ut med uppgiften att Volvo Cars lanserar svänghjulstekniken under året. Ny Teknik rapporterade också om uppgifternamen ställde frågan hur det hänger ihop med företagets elektrifieringsplaner. Mildhybridsystemet och svänghjulet utför i princip samma uppgift, nämligen tar tillvara på bromskraftenergin.

Ville varken bekräfta eller dementera

Volvo Cars presschef Annika Bjerstaf ville varken bekräfta eller dementera uppgifterna om lansering av svänghjulstekniken när Ny Teknik ställde frågan för en månad sedan.

Företaget har inte använt sig av begreppet KERS vid lanseringen av mildhybriddrivlinorna, men det visar sig att det används internt även för bromskraftåtervinningen i mildhybridsystemet. Svänghjulstekniken har benämnts som Flywheel KERS, berättar Annika Bjerstaf.

Volvo: Tekniken är inte aktuell för oss

Att samma begrepp används för två olika tekniker – kan det ligga bakom förvirringen? På den frågan svarar Annika Bjerstaf så här:

"Du har helt rätt i att vi för några år sedan gjorde tester med svänghjulsteknik i våra bilar. Men dessa har vi avslutat sedan länge. Tekniken är inte aktuell för oss".

Att Volvo Cars väljer elektrifiering framför svänghjul för att uppnå den eftersträvansvärda bränslebesparingen är heller inte så förvånande med tanke på hur utvecklingen har sett ut de senaste åren, med stort fokus på elektrifiering.

Mildhybridsystemet Volvo nu lanserar bygger på en större startmotor/generator som "snurrar baklänges" när bilen bromsar in, och på så sätt återför energi till batteriet. Energin används sedan för att låta startmotorn/generatorn optimera förbränningsmotorns gång vid besvärliga varvtal. Kraftöverföringen sker med hjälp av remdrift.

RELATERADE ARTIKLAR

Uppgifter: Volvo lanserar svänghjulsteknik i år

Volvo Cars lanserar nya hybriddrivlinor

Varnar för kamremshaveri – ”Dålig motorkonstruktion”

Volvo: ”2025 ska hälften av bilarna vara helt elektriska”



JOHAN KRISTENSSON

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Polestar 2 officiell – 408 hk och 50 mils räckvidd

Peter Klemensberger 27 februari 2019

Efter en hel drös med teasers är nu Polestar 2 presenterad. Med uttalat sikte på Tesla Model 3 och med ett lanseringspris på 630 000 kronor.



Polestar 2 är avtäckt, en eldriven volymbil som ska ta sig an Teslas Model 3. Prislappen för lanseringsversionen är 59 900 euro men modellen ska om ett år finnas från 39 900 euro – ungefär 420 000 kronor.

Det rör sig om en höjd fyrdörrarscoupé, men många drag från konceptet Volvo 40.2 från 2016 och bygger även på CMA-plattformen. Bilens batteri, med 27 moduler och som är placerat i golvet, har en kapacitet på 78 kWh och ger bilen en räckvidd på 50 mil.

Motorn ger 408 hästkrafter och 660 newtonmeter. Bilen är fyrhjulsdriven och har en prestanda 0-100 km/h på fem sekunder. Polestar 2 finns med ett prestandapaket som omfattar dämpare från Öhlins, bromsar från Brembo, unika 20-tumshjul samt detaljer som bälten och bromsok i guldfärg.

Som vi tidigare har skrivit får Polestar 2 ett Android-infotainmentsystem från Google och med det en mängd tjänster och appar. Systemet kan manövreras med rösten eller via bilens pekskärm som mäter elva tum.

Eldrift är vägen för att rädda världen för efterlevande, menar Polestar. Men bilen är också framtagen med bildelning på agendan med tillgång och upplåsning via mobiltelefon. På tal om nymodigheter – bilen finns med en vegan-inredning som standard.

Grundformen känner vi som sagt igen men designmässigt märks detaljer som LED-strålkastare med pixelteknik och karmlösa ytterbackspeglar.



Polestar 2 kan beställas online och tillverkningen av såväl höger- som vänsterstyrda bilar startar i Kina i början av 2020. Bilen kommer visas upp under Genèvesalongen och på det göra turné i Europa, USA och Kina för att senare stå på egna showrooms kallade Polestar Spaces.

Lanseringen sker i Kina, USA, Kanada, Belgien, Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige och Storbritannien.





GALLERI
Polestar 2
17 bilder

RECHARGE

3. Polestar utvecklar eget snabbladdningsnätverk

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-27, 13:55

Utmanar Teslas Superchargers.



Alla som hängt med i elbilsutvecklingen de senaste åren vet att elbilen "bara är början" – det krävs laddning också.

Tesla var tidigt ute med nätverket av Superchargers och nu börjar Tesla närma sig 1.500 öppna Superchargerladdare. Det är en enorm konkurrensfördel jämfört med andra biltillverkare.

Flera stora biljättar gick ihop med nätverket Ionity för några år sedan och de första Ionity-laddarna har öppnat. Men utrullningen går ganska långsamt.

Volvo och Polestar är en liten spelare på bilmarknaden så det är inte rimligt att utveckla ett helt eget nätverk. Men vid lanseringen av Polestar 2avslöjade märkeschefen Thomas Ingenlath att Polestar (och därmed förmodligen även Volvo) tittar på att samarbeta med andra aktörer för att erbjuda ett snabbladdningsnätverk.

Thomas Ingenlath säger att han inser att laddning kan framstå som ett problem för många ägare.

"Först och främst ser vi till att du kommer långt på en laddning. Vi erbjuder hög batterikapacitet i Polestar 2. För det andra är det lätt att hitta laddstationer med navigationssystemet", säger han, och fortsätter:

"För det tredje jobbar vi med några stora spelare för att utveckla ett snabbväxande laddnät-verk för att erbjuda enkel tillgång till laddning längs vägen för våra kunder."

Det finns inga detaljer om exakt när nätverket kan öppna, vilka länder som ska täckas in eller ens vilka bilmärken och andra aktörer som kan delta. Men Thomas Ingenlaths uttalande visar att Volvo och Polestar ändå tänker i de här banorna och inser att ett snabbladdningsnätverk är viktigt.

Polestar 2 har snabbladdningsstöd på 150 kW och en intern laddare på 11 kW.



[Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen]



[Polestar 2 är beställningsbar och kan konfigureras som bygg-din-bil]



[Polestar 2 en världsnyhet – så tycker pressen om nya Model 3-utmanaren]



[Efter Polestar 2 – här är Volvos elbilsframtid]



[Polestarchefen avslöjar planerna: "Jag borde inte berätta det här än..."]
[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT]

NyTeknik

4. Tesla faller efter Finansinspektionens kritik – Musk får böta

TT 2019-02-26 14:52

Teslaaktien faller efter nyheten om att USA:s finansinspektion SEC anklagar vd Elon Musk för domstolstrots då han vägrat följa ett avtal som slöts förra året och publicerat potentiellt marknadspåverkande nyheter på Twitter.



Efter ett bråk om hur funderingar på en avnotering från börsen av bil- och batteribolaget hade offentliggjorts, gick Musk i september i fjol med på att inte på egen hand via Twitter släppa nyheter som är marknadspåverkande eller på annat sätt viktiga.

Men den 19 februari twittrade Musk att ”Tesla tillverkade 0 bilar 2011, men kommer att bygga ungefär 500 000 under 2019” – ett klart brott mot uppgörelsen, klagar SEC.

Några timmar senare rättade Teslachefen sig, och skrev att han menade årstakten i slutet av 2019. Produktionen för kalenderåret väntas bli 400.000, uppgav han.

Nu svarar han SEC att denna information redan var känd, i och med Teslas kvartalsredovisning i slutet av januari.

Läs mer: Musk i konflikt med finansinspektionen SEC

”SEC glömde läsa Teslas rapportutskrift, där det tydligt står 350 000 till 500 000”, twittrar han. ”Vad pinsamt”.

Teslaaktien var en av de mest handlade på den amerikanska börsen innan nyheten släpptes.

Förra hösten ledde Musks twittrande till att han tvingades avgå som styrelseordförande. Efter en uppgörelse med SEC fick han behålla vd-posten men dömdes till böter.

SEC:s anklagelser innebär att Musk åter är ute på juridiskt hal is och risken finns att uppgörelsen från förra året rivs upp, skriver Financial Times.

Teslaaktien faller 2,7 procent i förhandeln.

RECHARGE

5. Tesla Model S-förare dog i eldsvåda – dörrhandtagen gick inte att öppna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-27, 06:13

En olycka som inträffade i Florida under söndagen fick dödlig utgång.



FILM: *https://cbsloc.al/2BWM5EJ*

Föraren som körde en Tesla Model S krockade enligt lokala medier i ett träd och bilen började brinna. Därefter kunde föraren inte ta sig ut, utan blev instängd i bilen.

När andra personer och senare även räddningstjänsten kom till platsen kunde de inte ta sig in i bilen eftersom dörrhandtagen, som vanligtvis är infällda i karossen på Tesla Model S, inte fällts ut som de skulle.

Uppgifterna om att dörrhandtagen inte fällts ut är tidiga och inte bekräftade av Tesla. De är baserade på lokala vittnesuppgifter från en polis som citeras av en reporter på plats. Bilen ska enligt Tesla låsas upp när krockkuddarna löser ut. Varför föraren inte kunde ta sig ut från insidan är oklart, men det kan ha berott på att han var medvetslöst – men det är heller inte bekräftat.

Vi lär inte få veta exakt hur olyckan gått till förrän en ordentlig utredning är gjord, men föraren ska ha kört fort precis innan kraschen, tappat kontrollen och kryssat över tre filer.

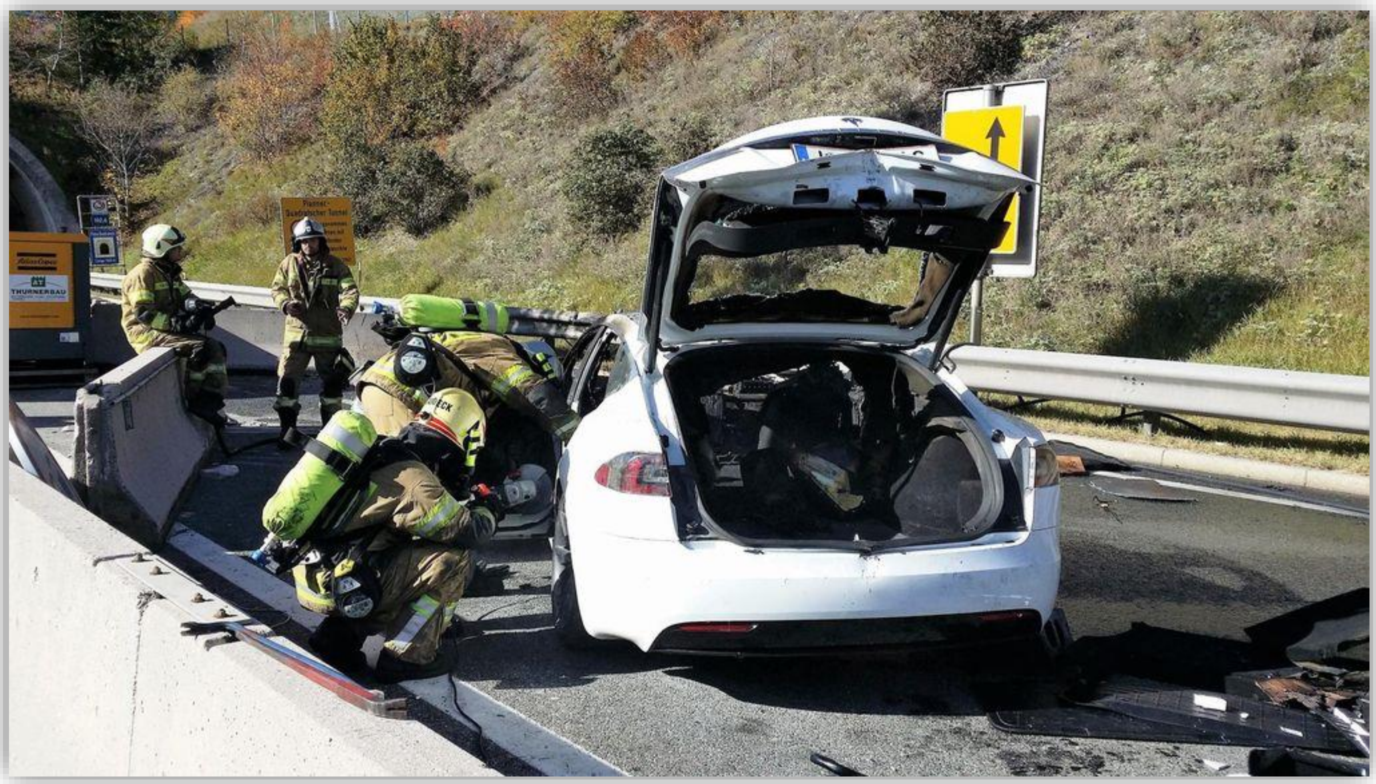
Teslas uttalande: "Beklagar djupt"

När polisen kom till platsen gick det heller inte att krossa rutan för att ta sig in. När bilen transporterades bort började den återigen brinna, vilket är vanligt för bilar som fått batteriet skadat vid en olycka.

När det gäller de infällda dörrhandtagen har Teslaägare tidigare klagat på att de inte alltid fälls ut som de ska, bland annat på Teslas eget forum.

Tesla har gjort ett officiellt uttalande om olyckan:

"Vi beklagar djupt den här olyckan och våra tankar finns vid alla som drabbats av tragedin. Vi har kontaktat lokala myndigheter för att erbjuda vårt samarbete. Vi har förstått att hastighet utreds som en av faktorerna i den här olyckan, och vi vet att olyckor i höga hastigheter kan resultera i brand i alla bilar, inte bara elbilar."



[Se när räddningstjänsten släcker brand i Tesla Model S]



[Tesla Model S brann upp – Tesla skyller på pistolskott]



Erik Söderholm

SVENSKA DAGBLADET

6. Tesla-köparens problem oroar: ”Omogen marknad”

Av Jonas Fröberg

2019-02-26 kl 22.52

Det finns risk för stora ansvarsproblem när elbilar laddas i olika laddstationer. Motormännen spår fler konflikter kring elbilarna – och Energimyndigheten pekar på att det är ny juridisk mark som bryts.

– Det är en omogen marknad, säger Anders Lewald på Energimyndigheten.



De inblandade aktörerna skyllde på varandra
när Lasse Larssons Tesla gick sönder efter att ha laddats i en hemma-laddbox..

SvD kunde i veckan rapportera om Teslaföraren Lasse Larsson vars Tesla Model S gick sönder för 23 000 kronor när han laddade den i en hemma-laddbox hos en vän. Under ett halvår skyllde de inblandade aktörerna på varandra. Varken Tesla, laddboxtillverkaren och försäkringsbolaget ville stå för kostnaden.

Först när SvD ringde försäkringsbolaget tog de plötsligt kostnaden – efter 7 månader. Då upp-dagades också ett fel på laddboxen, vars importör ändå ansåg att Teslan inte borde ha gått sön-der.

Men frågan fortsätter hänga i luften: vem är egentligen ansvarig när något går snett vid ladd-ningen av en elbil?

På konsumentorganisationen Motormännen säger kommunikationschefen Heléne Lilja att Lasse Larssons fall sannolikt bara är ett första av många med laddning av elbilar.

– Det är nya frågor för oss alla att hantera. Men det är tre års reklamationsrätt på laddaren vid produktionsfel. Ansvar ska då krävas av återförsäljaren, säger hon – och pekar också på att det borde gå att kräva ersättning från laddboxåterförsäljaren om denna orsakat bilens fel.

Men hon pekar också på komplexiteten och att djävulen ligger i detaljerna.

– Om installationen av hemmaladdaren inte är korrekt gjord har även installationsfirman ett ansvar. Och som fastighetsägare har man ett ansvar att den är fackmannamässigt installerad och underhålls på rätt sätt, säger hon.

Om bilägare råkar ut för liknande fall – vad ska de göra?
– Då kan man vända sig till allmänna reklamationsnämnden, ARN, som avgör från fall till fall. De flesta företag har bundit sig att följa ARN:s rekommendationer. På Motormännen har vi inte fått in några ärenden ännu.

På ARN säger presstalespersonen Helen Eriksson att myndigheten inte fått in något liknande fall.

På Konsumentverket är Charlotte Söderlund jurist. Inte heller hon säger sig ha fått in liknande fall.

– Vi välkomnar konsumenter att gör en anmäla om man känner att man har rätt men inte får det. Vill man ha sin sak prövad kan man också gå vidare till ARN och slutligen allmän domstol, säger hon.

Charlotte Söderlund poängterar att man måste göra utredning om det finns systemfel i bilen eller om felet ligger i laddboxen.

Kan en biltillverkare hävda att garantin inte gäller om man laddar i en allmän laddbox?
– Om biltillverkaren säger att man ska kunna ladda bilen överallt så ska man också kunna göra det. Annars måste man vara tydlig mot konsumenten om det finns begränsningar i vilka ladd-boxar som bilen kan laddas med. Om bilen går sönder efter en laddning kan kunden, oavsett garanti, reklamera fel enligt konsumentköplagens regler om det kan konstateras att felet ligger i bilen.

Vem konstaterar det?
– Man kan till exempel lämna in den till en oberoende verkstad.

Statliga Energimyndigheten är nationell samordnare för laddinfrastruktur. Den seniora råd-givaren Anders Lewald berättar att myndigheten har två tillsynsuppdrag för laddstationer som är tillgängliga för allmänheten: dels att de följer gällande elstandard och dels att avgifterna är skäliga.
– Det är en omogen marknad och en massa frågor, säger han, och tar upp ett annat problem: parkeringar i flerfamiljshus.
– Ofta ligger parkeringar på samfälligheter som är hårt reglerade så ibland går det inte att bygga laddstolpar där.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. PSA ska växa med 50 procent

Peter Klemensberger 26 februari 2019

Peugeot tar USA, Citroën Kina och Opel Ryssland. Så ska PSA-koncernen växa med 50 procent utanför Europa till 2021.



PSA-koncernen är världens nionde största koncern men siktar på än större marknadsandelar. Nu har man presenterat sin strategi fram till 2021 och enligt den ska man växa med 50 procent på marknader utanför Europa.

Peugeot ska växa i Nordamerika där man åter är etablerade sedan 2017. Citroën tar sig an Kina och Opel Ryssland – som man lämnade för inte allt för länge sedan. DS satsar på en bred och global front.

Under tiden ska koncernen presentera 116 modeller, konceptbilar och lätta lastbilar medräknade. Målet är att föryngra modellpaletten till max 3,5 år.

Till 2021 ska även 50 procent av flottan finnas med elektrifierat alternativ, till 2025 ska siffran vara 100 procent. Samma år ska koncernen ha klar en vätgasbil samtidigt som arbetet med autonom teknik (ADAS) och bildelning (Free2Move) fortsätter.

Detta är del två av strategin kallad Push to Pass. När den är till ända ska en plan på nio år presenteras av koncernen.

NyTeknik

8. De vill komplettera sin första elbil med en suv

John Edgren

2019-02-26 14:30

Enligt Lucid Motors ska elbilen med tusen hästkrafter som toppar över 300 km/h börja tillverkas nästa år. Men företaget har inte ens inlett bygget av en fabrik. Samtidigt meddelar teknikchefen att man nu planerar för en andra modell – en suv.



Det har snart gått två år sedan den amerikanska elbilstillverkaren flaggade för sin första modell. Produktionsstart för Lucid Motors sedan Air är satt till 2020, men uppstartföretaget har inte ens kommit igång med bygget av sin fabrik. Under förra året säkrade bolaget förvisso över en miljard dollar från Saudiarabiens Public Investment Fund, men många anser att Lucid Motors inom kort behöver visa upp mer framåtrörelse för att behålla sin trovärdighet.

Det gäller inte minst med tanke på den prestanda som man utlovar. Enligt tillverkaren kommer Air ha en räckvidd som överstiger 640 kilometer. Med en 400 hk-motor på framaxeln och en 600 hk-motor på balaxeln ska bilen klara 0-96 km/h på mindre än 2,5 sekunder. Toppfarten sägs överstiga 320 km/h – och enligt företaget har en modifierad version av prototypen nått 378 km/h på bana.

Kan presenteras senare i år

Prislappen är i dagsläget satt till 60 000 dollar med tillval som kan dra iväg kostnaden till mer än 100 000 dollar. Trots att den första modellen hänger i luften har bolagets tekniska chef bekräftat för The Verge att man nu arbetar med utvecklingen av en andra modell – en suv. Den nya bilen kan eventuellt utannonseras redan senare under 2019.

– Vi har satt en plan för framtida modeller och vi kommer förhoppningsvis vara i en position för att presentera den här planen senare i år. Med Lucid Air-plattformen har vi definitivt en plattform som passar utmärkt för fler fordon än bara Air. Och givetvis vill vi utnyttja det här, säger Peter Rawlinson, chief technology officer på Lucid Motors till The Verge.

Läs mer: Halvkombin som sportbil – slår elbilsrekord

De har tidigare tagit del av Lucid Motors planer från 2016, och då ingick en crossover och en fullstor suv utöver sedanen. Enligt The Verge kommer trycket kring att lansera en suv från den saudiske investeraren, och enligt statistiken från Jato så är det där som tillväxten finns. Trots att den globala bilförsäljningen gick ned så ökade segmentet suvar med sju procent, vilket drevs på av små och mellanstora crossovers.

Ett återstående problem för Lucid Motors är dock att investeringen från Saudiarabien måste godkännas av myndigheterna. Landet har hamnat under USA:s lupp efter mordet på journalisten Jamal Khashoggi, som säga ha ägt rum på det saudiska konsulatet i Turkiet. Peter Rawlinson tror dock att investeringen kommer godkännas, men teknikchefen hävdar att Lucid Motors har en ekonomi som innebär att man kommer kunna fortskrida med planerna även vid ett eventuellt nej.

RELATERADE ARTIKLAR

Så ser elbilarnas globala topplista ut

Vietnam lanserar Vinfast – landets första bilmärke

Halvkombin som sportbil – slår elbilsrekord

Nio presenterar sin andra elbil – crossovermodellen ES6

Studie: Svenska folket köper inte elbil

ALLT OM BILAR

9. VW visar nytt flaggskepp med monsterdiesel

Av Mattias Rabe Publicerad 26 feb 2019 16:27

Nya Volkswagen Touareg är lyxigare än någonsin och det mer av den varan när versionen som kallas V8 TDI presenteras. Suven får nu åtta cylindrar, dubbelturbo och 421 hästkrafter. Men med den nya fordonsskatten kan det kosta en slant.

En gång i tiden erbjöd Volkswagen en V10 TDI-dieselmotor till modellerna Phaeton och Touareg. Dessa båda femliters monsterdieslar med 313 hästkrafter och 750 newtonmeter gick dock ur tiden för länge sedan. Phaeton V10 TDI slutade tillverkas i oktober 2006 medan Touareg V10 TDI försvann från produktionslinan i november 2009 (då lades även Touareg R50 ned, den hade samma motor, dock med 350 hästkrafter). Men eran med monsterdieselmotorer är inte slut för det. Volkswagen erbjöd en V8 TDI på 4,1 liter (betecknades ändå som 4,2-litersmotor) och 340 hästkrafter till andra generationen Touareg, en modellversion som försvann under våren 2015.



Nu, fyra år senare, är det återigen dags för en monsterdiesel i Volkswagens största suv, denna gång i tredje generationen Touareg som lanserades i fjol. Visserligen är maskinen, sett till volym och antal cylindrar, mindre monster än V10 TDI-maskinen som nämns ovan, men sett till övriga specifikationer är den snarare ett ännu större monster.



Utmanar BMW och Audi

Touaregs nya V8 TDI är en fyraliterspjäs som är utrustad med två sekventiella turboaggregat, för att täcka ett större varvtalsområde, samt en elektrisk kompressor som täcker upp det nedre varvtalsregistret där turboaggregaten inte kan sättas i arbete. Som mest utvecklas 421 hästkrafter och det mellan 3 500 och 5 000 r/min samt 900 newtonmeter i maxvrid mellan 1 000 och 3 250 r/min.

Volkswagen skriver att Touareg V8 TDI är den kraftfullaste dieseldrivna suv som en tysk biltillverkare någonsin producerat. Och visst är den starkare än exempelvis BMW X5 M50d, men Volkswagen har helt klart glömt bort att titta inom den egna koncernen. Denna V8 TDI-monsterdieselmotor är nämligen utvecklad av Audi och de har satt motorn i SQ7 TDI där den utvecklar 435 hästkrafter, det vill säga mer än i Touareg. Vridet är dock detsamma – 900 newtonmeter. Samma motor, med 435 hästkrafter, finns också i Bentley Bentayga Diesel. Och tittar vi längre bak i tiden fanns det en gång en Audi Q7 V12 TDI med 500 hästkrafter och 1 000 newtonmeter. Touareg V8 TDI är med andra ord inte den kraftfullaste dieseldrivna suv som en tysk biltillverkare någonsin producerat.

LÄS MER: 10 bästa bilköpen just nu – modellerna som reas ut

VW Touareg är en snabb riktigt suv

Oavsett starkast eller inte, snabb är den. 0-100 km/h går på 4,9 sekunder, det är 1,2 sekunder snabbare än Touareg V6 TDI och en sekund snabbare än Touareg V6 TSI.

Toppfarten är begränsad till 250 km/h.

Volkswagen presenterar inga förbruknings- och utsläppssiffror, men vi kan få en indikation mellan tumme och pekfinger genom att snegla på den något starkare Audi SQ7 TDI som vill ha mellan 0,72 och 0,76 liter per mil, beroende på vald utrustning, vilket motsvarar mellan 189 och 199 gram koldioxid per kilometer. Dessa siffror är dock NEDC-baserade, så räkna med högre siffror med nya WLTP-körcykeln. Det kan bli dyrt med den nya fordonsskatten som straffar törstigare bilar.

Motorn är för övrigt Euro 6d-TEMP-certifierad, det vill säga den utsläppsklassificering som gäller nu och som är en mjukstart inför Euro 6d som träder i kraft den 1 september 2020 (1 september 2021 för alla nya bilar).

Touareg V8 TDI är en högre grad av standardutrustning än övriga modellversioner av suven. Exempelvis är designpaketen Modern Sport och Modern Nature standard, dock bara ett åt gången. Läderklädda stolar och dörrpaneler är standard, liksom luftfjädring, elektrisk baklucka (både öppning och stängning), ergoComfort-stolar, pedaler i rostfritt stål, 19-tums Tirano-fälgar och larm.

Bland tillvalen finns R-Line, fyrhjulsstyrning, aktiva krängningshämmare, LED matrix-strålkastare och head up-display.

Kommer under hösten

Sverige tillhör inte de länder som är först ut att få ta del av Touareg V8 TDI. Dessa länder får modellversionen redan i slutet av maj. Svensk lansering äger preliminärt rum under hösten 2019. Några priser är således inte presenterade.

Men först ska Touareg med åttacylindrig dieselmotor visas upp på bilsalongen i Genève som startar om exakt en vecka. Volkswagen skriver att det är en konceptbil som ska visas upp, men precis som med lillebror T-Roc R är det knappast att klassas som ett koncept utan som en produktionsklar bil.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Volkswagen T-Roc R officiell med 300 hästkrafter

Mattias Rabe 25 februari 2019

Nu visar Volkswagen upp prestandaversionen av golfklasstora suven T-Roc. 300 hästkrafter och 400 newtonmeter plockas ur T-Roc R:s två liter stora TSI-motor.



Det har inte varit någon större hemlighet att Volkswagen har haft för avsikt att för första gången någonsin sätta R-emblem på en suv. Nu är tiden kommen, för i dag presenterar Volkswagen T-Roc R. De inleder dock pressmeddelandet med att säga att bilen som vi ser här, och som ska ställas ut på bilsalongen i Genève i nästa vecka, är en ”nära produktion-konceptbil”. Studerar vi bilderna finns det egentligen inte en endaste detalj som skvallrar om att detta är en konceptbil, med andra ord är det förmodligen så här den kommer att se ut i produktionsutförande. Eventuellt att små, knappt märkbara detaljer försvinner – eller tillkommer.

Bakom VW-emblemet i grillen finns modellens hjärta som är en 2,0 liter stor TSI-motor som ger 300 hästkrafter och 400 newtonmeter. Om du tycker dig känna igen siffrorna är det för att du tänker på Golf R (efter WLTP-anpassningen, innan dess hade den 310 hk/400 Nm). Motorn är nämligen densamma. Den turboladdade bensinmotorn är sammankopplad med en sjuväxlad DSG-dubbelkopplingslåda som förmedlar krafterna till samtliga fyra hjul, 4Motion på ”volkswagenska”.

Prestandamässigt behöver den drygt 4,2 meter långa suven inte skämma för sig. 0-100 km/h går på 4,9 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Chassit är sänkt för att ge modellen bättre kontakt med vägen när det går undan, och den progressiva styrningen sägs vara avgörande för att ge föraren rätt känsla bakom ratten. Bakom 18-tumshjulen, som kan växa till 19 tum om man kryssar i en ruta i tillvalslistan, döljer 17-tumsbromsar som tidigare bara har använts på Golf R Performance.

Bland körlägena finns ett speciellt race-läge som tillsammans med launch control-funktionen inbjuder till snabbast möjliga acceleration och för den som vågar är det även möjligt att stänga av ESP-systemet helt.

Att det är en R-modell går inte att ta miste på. Grov front, silvermatta backspegelkåpor, fyra ändpipor, sportstolar med kraftiga sidostöd, mikrofiber (Nappa som tillval), pedaler i rostfritt stål och – så klart – bokstaven R lite varstans är tydliga kännetecken.

Marknadslanseringen äger rum senare i år. Några prisuppgifter finns ännu inte.







GALLERI
Volkswagen T-Roc R 2020
30 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Skoda Kamiq officiell – ny minsting-suv

Peter Klemensberger 26 februari 2019

Nu får vi tillslut se hela bilen och ta del av data för Skodas kompaktsuv Kamiq. Premiären sker under Genèvesalongen.



Det börjar likna komik, det här om Skoda Kamiq. Inte själva bilen som sådan utan alla dessa pressmeddelanden som ramlar in om bilen. Vi har sett emblem, inredning, skisser… och nu hela bilen. Debuten sker som så mycket annat under Genèvesalongen som öppnar dörren för media den 5 mars.

Kamiq blir den minsta av tre suvar i Skodas utbud som i dag utgörs av Kodiaq och Karoq. Om namnet känns bekant så är du antingen inuit (namnet betyder ”något som passar perfekt”) eller så tänker du på en annan bil med samma namn som säljs i Kina.

Med de tidigare bilderna har en del fakta släppts men nu får vi veta desto mer. Kamiq bygger på plattformen MQB och är i millimeter mätt 4 241 lång, 1 793 bred, 1 531 hög och 2 651 mellan hjulaxlarna. Baksätespassagerarna har ett knäutrymme på 73 millimeter och bagageutrymmet rymmer 400 till 1 395 liter. Om passagerarstolen fram fälls kan gods med en längd på 2 447 fraktas i bilen.

Bilen kommer med en 1,0 TSI-motor på 95 hästkrafter och 175 newtonmeter som är kopplad till en femväxlad manuell låda, 1,0 TSI med 115 hästkrafter och 200 newtonmeter med en sexväxlad manuell låda (sjustegad dubbelkopplingslåda som tillval), fyrcylindriga 1,5 TSI på 150 hästkrafter och 250 newtonmeter med cylinderavstängningsteknik och parad med en sexväxlad manuell låda alternativt en sjustegad dubbelkopplingslåda.

Den som gillar diesel väljer en 1,6-litersmotor på 115 hästkrafter och 250 newtonmeter som även den är kopplad till en sexväxlad manuell låda eller en sjustegad dubbelkopplingslåda. Det är samma utbud av drivlinor som till den tidigare presenterade modellen Scala som ersätter Rapid.



Kamiq och Scala har mer gemensamt än så. Invändigt är bilarna likadana med en 10,25-tums skärm, Virtual Cockpit med fem olika utseenden, framför föraren och en 9,2-tummare på mitt-konsolen. Storleksmässigt lirar de i samma liga även om Kamiq har 37 millimeters högre mark-frigång. Kamiq finns med justerbart chassi, vilket kan sänka markfrigången med 10 millimeter och styva upp fjädring, samt med möjlighet att välja mellan fyra olika körlägen.

Utvändigt har de båda bilarna Skodas c-formade baklampor men annars skiljer sig formen åt. Kamiq har en vidareutveckling av den delade strålkastardesignen vi ser på tidigare Skoda-suvar och som vi känner från konceptet Vision X som stått som förebild för Kamiq.

Kamiq följer tidens trend rörande teknik, assisterande system och uppkoppling. Här finns saker som bromsenergiåtervinning, filassistans, krockvarnare, autobroms, dödavinkelnvarnare, var-nare för bakomvarande trafik, adaptiv farthållare, fotgängarigenkänning, trötthetsvarnare, par-keringsassistans och nio krockkuddar.

Bilen kommer med Skodas senaste generationen av infotainmentsystem som omfattar online-tjänster via Skoda Connect. Via en app kan du göra saker som att öppna och låsa bilen på distans, kolla om någon ruta är öppen eller se hur mycket bränsle som finns i tanken. Du kan även kolla väder, trafik och söka parkeringsplaster via olika appar samt uppdatera ljudanläggningen.

Kamiq blir först i segmentet med en högst fysisk men för många efterlängtad funktion: när dörrarna öppnas fälls ett skydd för kanten ut automatiskt. En funktion som Ford introducerade redan 2010.









[GALLERI](#)
[Skoda Kamiq](#)
[47 bilder](#)

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Kia e-Soul officiell med över 45 mils räckvidd

Mattias Rabe 26 februari 2019

Nu är det dags för nya Kia Soul EV att äntra europeisk mark med nytt namn – e-Soul. Modellen är större än sin föregångare, inte bara sett till måtten utan även batteri- och drivlinemässigt.



Nya Kia Soul och Soul EV hade världspremiär på bilsalongen i Los Angeles redan i november förra året, men när bilsalongen i Genève nu står för dörren är det dags för den europeiska premiären av Soul EV som i bland annat Sverige har fått nytt namn – e-Soul. På så vis följer den samma namnstruktur som e-Niro, en modell som från början kallades Niro EV (och fortfarande heter så på vissa marknader).

I Europa kommer denna tredje generation Soul att säljas enbart med elektrisk drivlina. Det är alltså slut på bensin- och dieselalternativen till Soul, så den bensinmotor som presenterades i USA i fjol kommer inte hit.

Eftersom drivlinan får anses vara den största nyheten hos nya generationen börjar vi med att beta av informationen om den. Kia e-Soul erbjuds med två drivlinor, men i Sverige är det endast den kraftigare varianten som är aktuell.

Instegsdrivlinan, som alltså inte kommer till Sverige, har en 136 hästkrafter (100 kW) stark elmotor som parats ihop med ett litiumjonpolymer-batteripack på 39,2 kWh. Det kan jämföras med gamla Soul EV:s 110 hästkrafter och 30 kWh. I detta utförande är räckvidden 27,7 mil enligt WLTP-körcykelns kombinerade program (motsvarande blandad körning). Gamla Soul EV hade en räckvidd på upp till 25 mil, en siffra beräknad med den ofta missvisande NEDC-körcykeln.



Den större drivlinan, det vill säga drivlinan som är aktuell för svensk del, har en 204 hästkrafter (150 kW) stark elmotor som får sin kraft från ett batteripack på 64 kWh. Enligt WLTP:s kombinerade körcykel är räckvidden 45,2 mil.

0-100 km/h uppges ta 7,6 sekunder, mer än tillräckligt för att täcka de flestas behov.

Tycker du dig känna igen drivlinornas specifikationer? Det är inte så konstigt, vi har redan sett samma drivlinor i både Kia e-Niro och i Hyundai Kona Electric.

e-Niro 64 kWh slår e-Soul 64 kWh på fingrarna vad gäller räckvidden, dock endast med tre kilometers marginal. Kona Electric 64 kWh är däremot tre kilometer bakom e-Soul 64 kWh. Accelerationsmässigt ligger e-Soul bra till, ovan nämnda tid är samma som hos Kona Electric och två tiondelar snabbare än e-Niro.

Med en likströmssnabbladdare med effekt på 100 kilowatt säger Kia att det ska ta 42 minuter att ladda batteriet från 20 till 80 procent av dessa totala kapacitet. Snabbladdningskontakten följer CCS-standarden.

Nya e-Soul är 419,5 centimeter lång vilket gör den 4,5 centimeter längre än föregångaren och därmed är uppe och nosar på C-segmentet. Även axelavståndet har dragits ut, från 257 till 260 centimeter. Överhänget fram uppges vara 1,5 centimeter längre än tidigare och överhänget bak för därmed vara en centimeter mer än hos förra generationen. På bredden mäter e-Soul 180 centimeter och är på millimetern lika bred som föregångaren.

Tyvärr är Kia snåla med interiörbilder, vi får nämligen inte se insidan över huvud taget. Vi får snällt vänta in avtäckningen på bilsalongen i Genève nästa vecka. Som tur är vet vi ändå hur e-Soul ser ut på insidan eftersom den visades i Los Angeles i fjol.

Instrumentbrädan går i samma stil som hos tidigare generation men har moderniserats ganska kraftigt. Den silverfärgade plasten runt infotainmentenheten och på växellådskulissen är borta, som tur är. Kvar är de upplysta diskanthögtalarna men med helt ny form på dem. Dörrpanelerna innehåller dessutom svag belysning som pulserar i takt med musiken som spelas på det standardmonterade Harman Kardon-ljudsystemet med Sound Mood Lighting-teknik.

Nya praktiska detaljer är bland annat en åtta tum stor head up-display och trådlös laddning av mobiltelefonen. e-Soul är även Kias första modell i Europa med Uvo Connect-systemet som via eget sim-kort kan kommunicera med tjänster i molnet för att på så vis vidga synen utanför fordonet, bland annat hämta hem aktuella POI:s och trafikinformation, väderprognoser och information om laddstationer. Systemet har tidigare bara funnit för den amerikanska marknader. Allt styrs via den 10,25 tum stora skärmen på instrumentbrädan.

Till UVO finns också en mobilapp (Android och iOS) som ger användaren fjärrtillgång till flera av bilens funktioner, bland annat till klimatanläggningen och till navigationssystemet som man kan mata med reseinformation redan innan man sätter sig i bilen. I appen kan man även se batteristatus samt start och stoppa laddningen.

Säljstart för Kia e-Soul är det i april. Några svenska prisuppgifter är ännu inte redo för allmänheten, däremot att modellen finns i två utrustningsnivåer; Advance och Advance Plus. Till standardutrustningen hör flertalet säkerhetsfunktioner, exempelvis filhållningssystem, adaptiv farthållare, trötthetsvarnare, autobroms med fotgängar- och cyklistskydd samt nödanropssystemet eCall.



Interiören i e-Soul får vi inte se i dag,
däremot fick vi se nya Souls insida i samband med världspremiären i Los Angeles förra året.



Med bland annat ny multilänkbakaxel säger Kia att köregenskaperna ska vara trevligare än tidigare. ”Följsammare och mer bekväm att köra” står det i pressmaterialet.

[GALLERI](#)
[Kia e-Soul 2020](#)
[6 bilder](#)

ALLT OM BILAR

13. 9 bästa elbilarna just nu

Av Elias Andersson Publicerad 26 feb 2019 13:19

Vi har kommit till en punkt då elbilarna inte behöver vara så mycket dyrare än sina fossil-drivna motsvarigheter. Samtidigt har de fått bättre prestanda och längre räckvidd. Här är de nio bästa modellerna just nu – som du får 60 000 kronor i statlig rabatt på.

1. Kia e-Niro



Kia har precis slagit sig in på elbilsmarknaden – och vilken entré det blev. E-Niro har nyligen kommit till handlarna med en räckvidd på hela 45,5 mil och ett inte allt för avskräckande pris.

På pluskontot finns också en förarplats som är lätt att trivas i, god sikt, baksäte med svängrum för benen och väl tilltaget lastutrymme. Däremot blir det ett litet minus för den obekväma mitt-platsen i bak. Kombinationen mellan prestanda, utrustning och pris gör Kia e-Niro till en svårsla-gen elbil. Men flera konkurrenter är just nu på väg med tuffa utmanare, däribland Volkswagen som rulla ut bilarna i sin eldrivna serie I.D. 2020. Enligt den tyska tillverkaren ska den första modellen, Neo, kunna köra 55 mil mellan laddningarna och kosta under 250 000 kronor.

Pris: Från 429 900 kronor.

2. Tesla Model 3



Äntligen, hörs de från alla som väntat så länge på leverans, en del ända sedan våren 2016. Nu har det blivit dags för Elon Musks kärleksbarn, Teslas nya Model 3, att rulla in på de svenska vägarna.

Model 3 imponerar på flera punkter – den är snygg, snabb, körsäker och har en räckvidd på upp till hela 56 mil tack vare omarbetat batteri med högre energitäthet. Men så har vi det här med priset. Modellen har beskrivits som en elbil för de breda massorna, en folkbil som i USA börjar på 35 000 dollar i enklaste utförande, vilket motsvarar cirka 318 000 kronor. De versioner som först kommer till Sverige är däremot allt annat än folkligt prissatta med en start på över 650 000 kronor.

Pris: Från 650 200 kronor.

3. Jaguar I-Pace



Jaguar var det första märket att lansera en riktig konkurrent till Teslas lyxiga Model S respektive X. Och det brittiska märket prickade helt rätt med den exklusiva suven I-Pace.

Jaguar har utvecklat modellen helt från grunden, utan att basera den på någon av de befintliga fossilbilarna. Det märks. I-Pace ligger stadigt på vägen och tar sig fram lika fint i terrängen – allt under största möjliga tystnad. Kraften från batteripacket överförs via två elmotorer som tillsammans ger 400 hästkrafter, vilket ger fina prestanda. Snygg är den dessutom. Men smakar det så kostar det, från 849 000 kronor närmare bestämt.

Pris: Från 849 000 kronor.

4. Audi e-tron



Här kommer en till utmanare i det exklusivare segmentet. Det handlar om Audis nya suv e-tron, en elbil som inte riktigt känns som en elbil. Främst handlar det om att den känns förvånansvärt lätt, trots att den är lastad med ett tungt batteripack på 95 kWh.

Med hjälp av de två elmotorerna på vardera axeln och smart styrning av fyrhjulsdriften samt bromsar har Audi byggt en bil med flera olika skepnader. Den trygga familjebilen, den sportiga bilen och terrängbilen. Styrningen är väldigt exakt och det går inte att säga något annat än att det är en ren njutning att köra e-tron. Efter Allt om Bilars test blev det bestående intrycket att Audi satt en ny standard för alla elbilar i premiumklassen.

Pris: Från 885 000 kronor.

5. Nissan Leaf



Nissan lanserade nästa generation av storsäljaren Leaf förra året. Det är ingen slump att så många kunder valt just den här modellen, för sett till sitt pris har den få utmanare. Det är nästan så att den kan konkurrera med en bensinbil i samma storlek när man räknar av det statliga bidraget på 60 000 kronor.

I utvecklingen av den nya generationen av bilen fick över 300 000 ägare av föregångaren bidra med sina åsikter, och det märks. Frontmonterat ladduttag och större bagageutrymme hör till sakerna som anpassades efter kundernas önskemål. Leaf är kanske inte bäst på något område, men har hyfsade köregenskaper, hög säkerhetsstandard och en räckvidd på respektabla 38 mil (27 mil enligt den nya, strängare körcykeln WLTP).

Från: 387 400 kronor.

6. Tesla Model X



Tesla Model X har ett par år på nacken men det är fortfarande en modell som sticker ut. På många sätt är den fortfarande den mest kompletta elbilen.

Till att börja med är Model X är en stor bil. Den är över fem meter lång och nästan 2,3 meter bred mellan backspeglarna. Det här har gett Tesla stora utrymmen att spela med när de skapade interiören. Förarmiljön är rymlig och den stora vindrutan som sträcker sig ända upp över taket bidrar till en luftig känsla. Komforten är också fin med väl avvägd stötdämpning som tar den tryggt över groping asfalt. Räckvidden på runt 50 mil eller den blixtsnabba accelerationen går inte heller att klaga på. Priset går det däremot att ha invändningar mot. Model X erbjuds numera enbart med det stora batteripacket "100D" och börjar därför på en bra bit norr om miljonen.

Pris: Från 1 231 200 kronor.

7. Renault Zoe



Det här är en storsäljare i Europa. I Sverige har den hamnat lite i skuggan av Nissan Leaf och Kia e-Niro, men det är omöjligt att hitta en elbil med jämförbar räckvidd till samma pris.

Med det nya batteripacket klarar Renault Zoe runt 30 mil under verkliga förhållanden. Det här är en trevlig och lättanvänd vardagsbil, som i all sin enkelhet saknar en del av de tekniska finesserna hos sina dyrare konkurrenter. Designen är kanske inte heller särskilt spännande. Men det låga instegspriset gör att du ändå får väldigt mycket för pengarna. Renault har tillämpat en modell där du antingen kan köpa bilen med batteri, eller hyra det till en månadskostnad på 699 kronor. Väljer du med batteri kostar den 305 990 kronor och utan landar den på 225 990 kronor.

Pris: Från 305 990 kronor (med batteri).

8. Hyundai Kona Electric



Med ett pris som en Nissan Leaf och räckvidd som i det vassaste utförandet matchar en Tesla borde Hyundai Kona Electric vara ett klokt val för de flesta.

Kona Electric erbjuds med två batteristorlekar, 39 kWh och 64 kWh. Det mindre batteriet ger ström till en elmotor på 136 hästkrafter, medan det större ger 204 hästkrafter. I de två olika utförandena kommer bilen 28,9 respektive 44,9 mil på en laddning enligt den nya, tuffare kör-cykeln WLTP. Det får ses som bra siffror för en elbil i den här prisklassen. Tyvärr dras den med ett problem som även flera andra elbilar i det billigare segmentet har: den är rätt tråkig att köra. Styrningen är trög.

Pris: Från 359 900 kronor.

9. Tesla Model S



Visst, här kommer en tredje Tesla – men det är omöjligt att inte inkludera modellen som på riktigt startade elbilsrevolutionen. Inte för att den lever på gamla meriter, utan för att den står sig väldigt bra efter närmare sju år på marknaden.

Tesla Model S förändrade elbilslandskapet drastiskt när den lanserades 2012. I dag är den en relativt de svenska vanlig syn på de svenska vägarna, men knappast något som var man kan köpa. Precis som med Model X erbjuder märket i nuläget bara toppmodellerna med det största batteripacket, vilket gör att den redan exklusiva modellen landar på ett pris en bra bit över en miljon kronor. Men den som har råd får ändå mycket prestanda för sina pengar. Räckvidden är på smått svindlande 63 mil. Visserligen enligt den äldre och snällare körcykeln NEDC, men ändå. 0-100 kilometer i timmen går på 4,3 sekunder i fyrhjulsdrivet utförande, och för den som lägger närmare 1,6 miljoner på den snabbaste versionen med namnet "P100D" går samma sak på helt galna 2,7 sekunder. En siffra som Ferrari, McLaren och de andra supersportbilstillverkarna har svårt att matcha.

Pris: Från 1 183 600 kronor.



Elias Andersson

14. Scania bygger monteringsanläggning i Thailand

Av: Stefan Nilsson 26 februari, 2019

Scania stärker sin position i Thailand och Asien med en ny monteringsanläggning för lastbilar och busschassin i Bangkoks frihandelszon. Den nya fabriken, som också innehåller en tillverkningsanläggning för lastbilshytter, är den största produktionsinvestering som Scania genomfört utanför Europa och Latinamerika, berättar Scania i ett pressmeddelande.



Scania Group Thailand är fullt tvärfunktionellt inriktad med anställda från Scanias organisation för produktion och logistik, forskning och utveckling, inköp samt försäljning och marknadsföring. Anläggningen har en yta på 33 900 kvadratmeter och den totala investeringen uppgår till 800 miljoner thailändska bath, motsvarande 23 miljoner euro.

Den nya fabriken i Bangkoks frihandelszon är en hörnsten i Scanias satsning för att öka marknadsnärvaron i regionen.

– Med denna industrietablering och med lokala leverantörer kan vi nu bygga Scanialastbilar och bussar enligt globala specifikationer men med ursprung i Thailand. Det ger oss helt nya förutsättningar för vår tillväxt i frihandelszonen ASEAN, säger Gustaf Sundell, chef för Scania Group Thailand.

– Genom att öka vår lokala närvaro kan vi nu snabbt svara upp mot kundernas krav och säkerställa att vi levererar den bästa transportlösningen för varje kund.

Förutom den nya anläggningen har Scania etablerat ett regionalt huvudkontor i Thailand som ger stöd till Scanias distributörer i Asien och Oceanien när det gäller att utveckla affären på deras marknader.

Stefan Nilsson

Klassiker

15. Folkapolisen

Publicerad 2019-02-27 kl 8:00

Text Fredrik Nyblad

Långsam, bara två dörrar och trång. Ändå köpte den svenska polisen in totalt tusen exemplar av Volkswagen Typ 1.



När polisen blev statlig 1965 var Bubblan en del av omdaningen. Nytänkandet lånades från Tyskland. I München hade enmanspatrullering testats med gott resultat, statistik visade att få polisingripanden krävde två man. Nu skulle metoden med en liten polisbil och en ensam polis användas i Sverige.

Polisbilarna var utrustade med radio och bandspelare, med den skulle polismannen tala in sina iakttagelser och efter passet lämnades bandet in till vakthavande befäl.

Polisen i Stockholmsområdet, Göteborg, Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm, Strängnäs, Norrköping, Linköping, Motala och Karlstad började med enmanspatrullering medelst Volkswagen.

Göteborgspolisen tilldelades fem stycken VW 1300. Där skulle de ersätta motorcyklarna vintertid. Det ansågs att det inte var hälsosamt för motorcykelpoliserna att utsättas för väder och vind under ett helt arbetspass vintertid.

Sett ur polischefernas perspektiv fanns det många skäl till att använda enmansbetjäning: Polismannen skulle verka utanför bilen och ge allmänheten möjlighet till kontakt med polisen. De var att betrakta som en fotpatrullerande polisman som fått ett fortskaffningsmedel som gav skydd, radiokontakt och snabb transport mellan olika platser.

Men om någon gripen skulle föras till en polisstation var den trånga tvådörrarsbilen inte särskilt lämplig.



Det här var den första Volkswagen Typ 1 som den svenska polisen köpte in.



Volkswagenbilarna hittade trots allt många användningsområden. Kvarterspolis, rytteriet, trafikpolisen och inte minst hundpatruller använde den. Polishunden placerades då på en brits i baksätet.

Klassiker

16. Grattis Alpine!

Publicerad 1 mars 2009

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Albin och Elvira har namnsdag passar vi på att hylla Alpine!



Alpine A110 1600S SX 1976–78

Alpine är både bilmärke och modellnamn. Franska Alpine startades i början av 1950-talet av Renaulthandlaren och -trimmaren *Jean Rédélé* i Dieppe. Han började med att bygga om Renault 4CV för tävlingsbruk och nådde framgångar både i Mille Miglia och Coupes des Alps.

Första egna bilen blev A106, en nätt sportcoupé baserad på Renault 4CV, den följdes 1960 av A108 som utvecklades till - och såldes parallellt med - A110 som kom 1962.

Jean Rédélé blev en nyckelfigur för Renaults tävlingsverksamhet efter kriget och arbetade hela tiden nära den stora tillverkaren. På 1970-talet blev Renault majoritetsägare i Alpine och fortsatte tillverka sportvagnar med namnet Alpine fram till 1996.

Drygt tio år senare och bara någon månad efter att Jean Rédélé avlidit 85 år gammal meddelade Renault hösten 2007 att man planerar en ny Renault Alpine som ska vara klar 2010.

I England, ungefär samtidigt som grunden till Alpine i Frankrike lades, presenterade Rootes-koncernen den tvåsitsiga roadstern *Sunbeam Alpine*. Den var baserad på Talbot 90 och började sin karriär som ett specialbygge utfört av en Sunbeam-Talbothandlare i Bournemouth.

Resultatet blev så lyckat att fabriken beslöt sig för serietillverkning och 1953 kom bilen ut på marknaden. Den byggdes sedan i knappt 3000 exemplar fram till 1955, karosserna var handbyggda och arbetet utfördes av karossfirman Thrupp & Maberly.

1959 kom en helt ny Sunbeam Alpine. Den var baserad på skåpbilsversionen av Hillman Minx - Husky - men var allt annat än lastbilslik. Motorn kom från Sunbeam Rapier men hade försetts med ett topplock i aluminium, cylindervolymen var i första upplagan knappt 1,5 liter. Alpine byggdes sedan i fem olika upplagor (Mk I-V) fram till 1968. Det fanns även en version med V8-motor från Ford, den bilen kallades *Tiger*.

Alpine-emblemet levde vidare på en coupé som tillverkades mellan 1969 och 1975, en billigare och slöare version av Sunbeam Rapier.

Det klassiska sportbilsnamnet hamnade till sist på bakluckan på en serie ganska mediokra familjebilar, den brittiska upplagan av Simca 1307/1508 kallades Chrysler Alpine och senare Talbot Alpine.



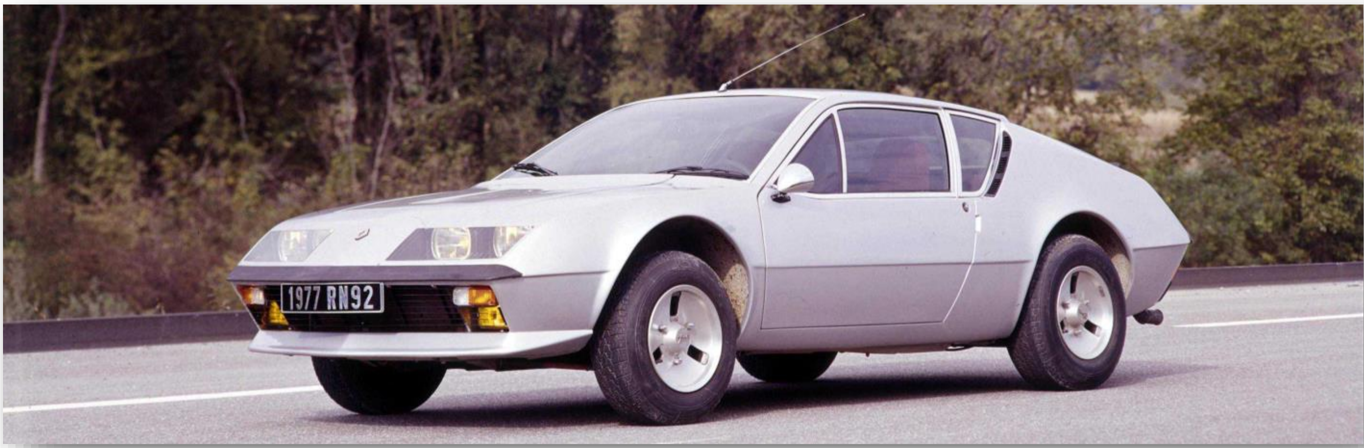
Alpine A106 byggde på Renault CV4 men var betydligt sportigare.



Alpine A110 blev en vanlig syn i tävlingssammanhang.
Här körs Monte Carlo-rallyt 1971.



Alpine A310 1971.



Alpine A310 V6 1976.



Renault använde Alpine-namnet även på en version av R5. I Sverige sabbade Svenska Renault imagen hos A5 - som aldrig importerades på grund av ovilja och svenska avgasreningsbestämmelser - genom att utrusta en serie 5TS med A5:ans spoilerstötfångare och dekor. Originalet var bra mycket häftigare: Crossflow hemitopp på 1,4-litersvarianten av stötstångsfyran och en Weber 2-stegare gav 93 hk DIN istället för 64 hk DIN i 1,3-litersvarianten i 5TS



En 1980-talsdröm i pärlemovitt, Alpine GT V6 Turbo (den kallades GTA i England, eftersom PSA ägde Alpine-namnet där).



Renault Alpine tillverkades en bra bit in på 1990-talet. Här är ett par A610 från 1991.



Alpine 2018

Alpine är tillbaka! Renault har väckt liv i sitt sportbilsmärke och lanserar den helt nykonstrue-rade mittmotorsportbilen A110.

Läs mera: https://teknikensvarld.se/provkorning-av-alpine-a110/



Första generationens Sunbeam Alpine byggde på saloonen Talbot 90 och var tvåsitsig

GALLERI
Alpine A110 2018
49 bilder



Andra generationens Alpine från Rootes kom 1959
och klarade redan i sin första upplaga den magiska gränsen 100 miles per hour.



Tredje Alpine-generationen var en enklare variant av Rapier och byggdes fram till 1975.



I England hette Simca 1508 Chrysler Alpine
och efter att Peugeot köpt koncernen kallades den Talbot Alpine.

17. Fredagsfilmen: TOP 10 Magicians Worldwide REAL MAGIC Got Talent Global

53 232 713 visningar



***FILM**: https://youtu.be/TCqf3rgPiQM*

SLUT